

Transformações da paisagem costeira e os impactos dos acidentes marítimos no litoral do Piauí no decorrer do século XX

Transformations of the coastal landscape and the impacts of maritime accidents on the coast of Piauí during the 20th century

Marcus Pierre de Carvalho Baptista | Universidade Federal do Piauí

marcus_pierre@hotmail.com

<https://orcid.org/0000-0003-2774-6972>

Elisabeth Mary de Carvalho Baptista | Universidade Estadual do Piauí

bapistaeli@gmail.com

<https://orcid.org/0000-0002-2885-7968>

RESUMO As transformações na paisagem em ambientes costeiros decorrem de diferentes fatores, tanto naturais como de origem antrópica. Dentre estes últimos, os acidentes marítimos envolvendo aparatos da habilidade humana se constituem eventos que possibilitam muitas vezes alterações no sistema natural e, por conseguinte, contribuem também para mudanças significativa no meio social. Nesse sentido, é possível identificar, no espaço que se constitui no litoral do Piauí ao longo dos séculos XVI ao XXI, o registro de diversos acidentes marítimos, que por vezes provocaram alterações em sua paisagem e no cotidiano de seus habitantes. De cunho bibliográfico e documental, este artigo tem por objetivo analisar três episódios de acidente marítimos ocorridos no litoral piauiense, no Nordeste brasileiro, com vista à compreensão do percurso histórico na área, considerando a relação entre os construtos antrópicos, a modernidade e os ambientes naturais. Desse modo, verificou-se que estes acidentes promoveram, cada um a seu tempo, influência tanto na paisagem natural, como no contexto social do período, inclusive no imaginário humano dos moradores e visitantes no decorrer do século XX. Cita-se, como modificações, a formação de “piscinas naturais” entre as rochas dos recifes de arenito na praia do Coqueiro e o surgimento de bancos de areia no leito do rio Igarauçu, no trecho de sua foz.

Palavras-chave transformações da paisagem – litoral piauiense – modernidade.

ABSTRACT *Landscape transformations in coastal environments result from different factors, both natural and anthropogenic ones. Among the latter, marine accidents involving devices of human skill are events that often allow changes in the natural system and therefore also contribute to significant changes in the social environment. In this sense, it is possible to identify, in the space that constitutes the coast of Piauí throughout the 16th to 21st centuries, the record of several maritime accidents, which sometimes caused changes in its landscape and in the daily lives of its inhabitants. The purpose of this article, of a bibliographic and documentary nature, is to analyze three episodes of maritime accidents that occurred on the coast of Piauí, in Northeastern Brazil, with a view to understanding the historical course in the area, considering the relationship between anthropic constructs, modernity and natural environments. In this way, it was found that these accidents promoted, each in its own time, influence both on the natural landscape and on the social context of the period, including the human imagination of residents and visitors during the 20th century. Modifications include the formation of “natural pools” between the rocks of the sandstone reefs on Coqueiro beach and the emergence of sandbanks in the Igarçu riverbed, in the stretch of its mouth.*

Keywords *landscape transformations – Piauí’s coast – modernity.*

Introdução

Na edição de 11 de dezembro de 1910 do periódico *Semana* foi publicado um artigo de autoria de Julio Jansen – engenheiro que atuou na época em Teresina, Amarante, bem como no litoral do Piauí, tanto por meio de contratos públicos como privados –, que tinha como título “O Piauí e seu porto marítimo I”.

Nessa publicação, por meio de um conhecimento técnico na área, haja vista sua formação, o engenheiro questionava o discurso comum reproduzido por parte das elites políticas piauienses desde a segunda metade do século XIX, isto é, a necessidade de se construir um porto marítimo na vila de Amarração, localizada ao norte do Piauí, em seu litoral, para garantir o escoamento dos produtos piauienses e, desse modo, garantir o desenvolvimento do estado (Queiroz, 1998; Rego, 2010; Vieira, 2010; Baptista, 2023).

O engenheiro, contudo, trazia para o debate as desvantagens presentes na localização escolhida para a implementação dessa obra, considerada vital nesse contexto para a economia do estado. Para Jansen, a barra de Amarração, um dos cinco braços do rio Parnaíba, principal via fluvial do Piauí, que deságua no oceano Atlântico, não seria o local mais adequado para a construção de um porto.

Jansen destacava, então, que a barra do rio Timonha, na divisa entre o Piauí e Ceará e, na época, distante 55 quilômetros de Parnaíba, principal entreposto comercial litorâneo piauiense, seria o local mais adequado para a construção de um porto, considerando que essa barra não necessitaria de um processo de dragagem para aumentar sua profundidade, que então estava entre 8 pés (aproximadamente 2,4 metros) e 25 pés (aproximadamente 7,6 metros), além de não sofrer um processo de assoreamento constante, como a barra de Amarração.

Seu argumento sustentava-se pelo fato de a profundidade do litoral piauiense em Amarração ser muito pequena, isto é, em torno de 12 pés (aproximadamente 3,6 metros), o que dificultava a entrada na barra de embarcações maiores, sendo necessária a utilização de rebocadores, bem como a de práticos para evitar e prevenir a ocorrência de acidentes marítimos.

Ainda que a construção do porto nunca tenha sido finalizada, é notório indicar que Amarração permaneceu sendo utilizada como “porto”, especialmente entre a segunda metade do século XIX e primeira metade do século XX, com as embarcações usando uma estrutura em formato de trapiche para desembarque e embarque de mercadorias e pessoas (Baptista, 2023).

Em função disso e apesar dos aspectos da baixa profundidade alertados por Jansen serem conhecidos pelos indivíduos que viviam ou navegavam pela região, não era incomum a ocorrência de acidentes marítimos, sejam eles na barra ou na costa piauiense, indo de encalhes até naufrágios (Baptista e Nascimento, 2015).

Esses episódios, por sua vez, não apenas ficaram registrados em fontes diversas, como produções hemerográficas e livros de memórias, mas marcaram o imaginário social de época, bem como provocaram alterações na paisagem¹ e, em alguns casos, modificaram a própria dinâmica natural existente.

Desse modo, a água, meio necessário para o surgimento da vida na Terra, para a manutenção de parte significativa da biosfera terrestre e, no caso dos seres humanos, elemento importante não apenas para sua subsistência (Romano Filho, Sartini, Ferreira, 2002), mas também para as relações produzidas por esses historicamente, pode assumir outra faceta, levando ao surgimento de contendas à medida que a humanidade faça uso dela.

Nesse sentido, este artigo teve por objetivo analisar três acidentes de navegação marítima ocorridos no litoral piauiense entre a primeira e segunda metade do século XX, com o intuito de contribuir para o conhecimento da história ambiental² desse espaço. Esses acidentes se referem ao encalhe do *Occidente* na barra de Amarração, em 11 de março de 1909 (Mendes, 2009); o encalhe do *Lestemar*, nos anos 1950, na praia do Coqueiro (Baptista, 1966); e o encalhe e posterior naufrágio do *Edson* em 16 de agosto de 1966 (Brasil, 1968).

1 A paisagem neste estudo é compreendida como constituída por aspectos físico-naturais presentes no espaço geográfico, bem como daqueles construídos a partir da compreensão humana e de suas atividades ao longo do tempo e do espaço, modificando-a segundo suas necessidades, mas também por força de eventos, especialmente pela interação com a natureza, que escapam de seu ordenamento. Portanto, “é compreendida menos como um objeto do que como uma representação, um valor, uma dimensão do discurso e da vida humana, ou ainda, uma formação cultural” (Besse, 2006, p. 78). A partir disso, consideramos que os acidentes marítimos, que podem ocorrer nas mais diversas situações, se configuram como mecanismos que podem transformar significativamente a paisagem, dando-lhe novos sentidos à medida que marcam o imaginário social. Assim, reconhecemos que “o impacto da humanidade sobre a ecologia da terra não foi puro benefício” e que “é nossa percepção transformadora que estabelece a diferença entre matéria bruta e paisagem” (Schama, 1996, p. 20).

2 Entendemos a história ambiental como uma abordagem interdisciplinar que versa sobre o sentido das inter-relações entre o sistema natural e as ações humanas, refletindo as mudanças decorrentes desta complexa, interativa e dinâmica existente entre a humanidade e a natureza. Assim, conhecer, analisar e entender as transformações da relação sociedade e natureza e suas implicações no meio ambiente ao longo do tempo no planeta se constitui no objetivo/finalidade da história ambiental, que “preocupada com as interações entre a natureza e as sociedades humanas do passado, dá importância ao lugar e tenta associar a história humana com os sistemas naturais” (Winiwarter, 2010, p. 2). De caráter interdisciplinar, esse campo do conhecimento agrega em sua abordagem aspectos inerentes às formas de uso e ocupação dos espaços geográficos e suas transformações, decorrentes das diversas atividades e práticas sociais humanas pretéritas. Nesse sentido, Pádua (2010, p. 97) enfatiza que “a história ambiental, como ciência social, deve sempre incluir as sociedades humanas. Mas também reconhecer a historicidade dos sistemas naturais. O desafio, repetindo, é construir uma leitura aberta e interativa da relação entre ambos”. É nesse desafio então que se tem o encontro entre a geografia e a história.

De natureza descritiva e explicativa, para este estudo tomaram-se como procedimentos metodológicos a pesquisa bibliográfica, para apontar breves fundamentos teóricos sobre a história ambiental e suas interrelações científicas com outros campos do conhecimento, em especial com a geografia, bem como sobre o litoral em foco, além de pesquisa documental, a partir de análise de textos produzidos de época, como livros de memória, hemerográficos e documento do Tribunal Marítimo brasileiro do século XX. Destarte fez-se uso também de fotografias e produtos cartográficos como mapas e cartas topográfica e náutica, o que constituiu também procedimento metodológico.

Quanto aos autores discutidos, trabalhamos com Berman (1986), Rezende (1997) e Sevckenko (2006) para operacionalizar os conceitos de modernidade e modernização, Halbwachs (2006) e Ricouer (2007) no tocante à memória e lembrança, Schama (1996), Besse (2006) e Santos (2001) com relação à paisagem, e essa como produto social e cultural, e ainda Pesavento (2005), no que se refere ao imaginário social. No que se refere à documentação, cabe destacar que utilizamos, ao longo da pesquisa, fontes que permitissem discutir a proposta em tela, isto é, sobre os acidentes citados no litoral do Piauí. Sendo assim, analisamos uma publicação em jornal, especificamente no periódico *O Dia*, em 1966, um livro de memórias produzido por Carlos Araken Correia Rodrigues, que viveu no litoral piauiense entre 1930 e 1940, e um documento publicado em 1968 pelo Tribunal Marítimo do Brasil.

Assim, no cenário das navegações marítimas, para além dos processos de conquista/exploração advindos dessas atividades junto aos continentes, um aspecto que se pode evidenciar como potencializador de alterações ambientais, junto às zonas costeiras, são os acidentes com embarcações. Esses acidentes incluem naufrágios, encalhes, abalroamento, dentre outros, acontecendo por diferentes razões com as embarcações que percorrem as águas oceânicas. Quando esses episódios ocorrem na proximidade da costa, podem contribuir para se compreender um viés da história ambiental de determinado espaço litorâneo/região costeira, considerando não somente os aspectos relacionados ao empreendimento em si, como as possíveis implicações ambientais decorrentes (Baptista e Nascimento, 2015).

Desse modo, o litoral do Piauí, especificamente a vila de Amarração, posteriormente a cidade de Luís Correia, não esteve alheia a essa conjuntura, tendo sido marcado por diversos acidentes marítimos ao longo do tempo, especialmente considerando um momento em que essa localidade se modernizava, tendo, portanto, sua paisagem marcada de forma mais acentuada por embarcações, sobretudo as movidas a vapor (Baptista, 2023), tema de discussão nesta pesquisa.

Do Occidente ao Edson: contribuições para a história ambiental do litoral do Piauí

O litoral do Piauí apresenta hoje a menor faixa litorânea entre os estados brasileiros, com apenas 66 km de extensão, que percorre os municípios de Cajueiro da Praia, Luís Correia, Parnaíba e Ilha Grande, no sentido Leste-Oeste. Trata-se de um espaço que, ao longo do tempo foi marcado por inúmeros acidentes marítimos, sendo possível encontrar diversos registros dessas ocorrências desde a conquista do território, no caso a nau de Nicolau Rezende, em 1571 (Nunes, 2007), quando ainda nem havia a possibilidade de configuração administrativa que ocorreria séculos depois, até a contemporaneidade (Baptista e Nascimento, 2015).

É no século XIX, no entanto, especialmente a partir de 1880, após a permuta realizada com a província vizinha do Ceará, que se registra no litoral do Piauí a frequência de mais embarcações, especificamente na vila de Amarração, que na época passa a ser percebida como a localidade que permitiria o desenvolvimento (Baptista, 2023) e “progresso” (Queiroz, 1998; Rego, 2010) da província piauiense, principalmente considerando também a proximidade com Parnaíba, importante entreposto comercial piauiense nesse contexto.

Desse modo, no decorrer do século XIX, o espaço referente à vila de Amarração tornou-se objeto de uma disputa litigiosa entre a província do Piauí e a do Ceará, sendo que esta última, entre a primeira e segunda metade do período oitocentista, anexou a localidade ao seu território. Amarração, inicialmente um povoado, foi elevada à categoria de distrito e vila pela província cearense até os anos 1870. Assim, o contexto que envolveu a retomada dessa localidade por parte do Piauí tratou-se de uma questão política que permeou a segunda metade do século XIX entre as elites piauienses, principalmente após a transferência da capital para Teresina no início dos anos 1850, haja vista a necessidade projetada em Amarração, bem como no atracadouro que ali existia e funcionava como “porto”, que essa servisse para o escoamento da produção piauiense (Baptista, 2023).

Dessa forma, no fim dos anos 1870, em um momento que os liberais detinham mais influência na política imperial (Carvalho, 2010), alinhados aos interesses dos liberais piauienses, o projeto que permitiria a retomada da localidade tramitou e foi aprovado na Câmara e, posteriormente, no Senado imperial, tendo sido alvo de amplo debate, especialmente entre os representantes do Piauí e Ceará, o primeiro defendendo o projeto e o segundo colocando-se contrário a este.

Após a sua aprovação, em 1880, o decreto n. 3.012 de 22 de outubro é publicado, alterando a linha divisória entre as duas províncias, entregando Amarração ao Piauí e Príncipe Imperial e Independência, localizadas no vale do Crateús, à província cearense. A permuta foi ainda alvo de críticas nos anos que seguiram, especialmente por parte dos conservadores no Piauí, além de provocar algumas celeumas na localidade em função do ocorrido (Baptista, 2023).

Assim, desde a segunda metade do século XIX, com a alteração da capital da província, transferindo-se a sede político-administrativa de Oeiras para a recém-fundada Teresina, às margens dos rios Poty e Parnaíba, já se discutia na época de que modo seria possível garantir o desenvolvimento da província, sendo a mudança da capital parte desse planejamento em consonância com a utilização do rio Parnaíba (Andrade, 2016).

Este último, a maior via fluvial perene do Piauí, e considerado o rio de maior relevância para o estado, haja vista que não apenas atravessa o território piauiense de norte a sul, mas também conectava muitas de suas principais localidades ao Oceano Atlântico, possibilitaria o escoamento da produção da província para exportação, principalmente para outras províncias brasileiras (Queiroz, 2011).

Dessa forma, os três aspectos que nesse momento permeavam o discurso de parte das elites da época e que, possivelmente, permitiriam o “progresso” da província, eram o desenvolvimento das vias fluviais, principalmente do rio Parnaíba, a construção de uma malha ferroviária conectando também as principais localidades ao litoral piauiense e a construção de um porto na vila de Amarração visando, especialmente, o escoamento da produção do Piauí, notadamente da pecuária e, posteriormente, do extrativismo vegetal (Vieira, 2010).

Assim, a vila de Amarração, notadamente após 1880, passa a vivenciar de forma mais incisiva a experiência da modernidade, à medida que seu espaço modernizava-se, seja pela presença

cada vez mais constante de vapores que atracavam na localidade vindos de outras províncias ou mesmo de outros países, bem como por novas práticas sociais que descortinavam-se entre a população piauiense naquele momento, como a procura do litoral para os banhos de mar³ e até mesmo o uso de trajas similares aos utilizados em outras cidades brasileiras (Baptista, 2023).

Sobre esse contexto da modernidade, deve-se citar como a modificação ocorrida no mundo, especialmente no Ocidente, mediante, principalmente, às inovações tecnológicas que passaram a se fazer presentes no cotidiano das populações, a exemplo dos maquinários modernos como a máquina a vapor e os automóveis⁴ ou mesmo as transformações nos meios de comunicação, que se tornavam mais ágeis, reduzindo dessa forma o espaço-tempo necessário para os indivíduos se comunicarem ou transitarem de um local a outro, marcou o imaginário e a paisagem ao redor das pessoas que vivenciaram essa experiência, possibilitada por um processo de modernização⁵ que incidia sobre os espaços, sendo, assim, denominada de modernidade.⁶

No caso de Amarração, juntamente à modernização do espaço, isto é, de sua transformação à medida que os novos aparatos tornavam-se cada vez mais presentes no cotidiano local, notadamente percebe-se os problemas por eles gerados, sendo possível elencar conflitos

- 3 Oliveira (2023) indica que a procura pelo litoral para a prática de banhos já ocorria em momentos anteriores a 1880, destacando registros dessas ações por parte dos piauienses nos anos 1850, especificamente por mulheres pobres, bem como por indivíduos pertencentes às elites locais no início dos anos 1870, no caso em questão, em Amarração. Oliveira, no entanto, ao trazer esses registros, o faz partindo do pressuposto que os autores, os quais estava citando, haviam afirmado em suas pesquisas que a prática de banhos no litoral do Piauí “data da década de 80 do século XIX” (2023, p. 243), dando a entender que, para os autores, essa prática teria início nesse momento. Contudo, ao analisar a pesquisa citada, os autores em questão, Baptista e Nascimento (2020), afirmam apenas que a partir dessa década os banhos de mar tornam-se comuns por parte dos grupos de elite do Piauí, sendo possível encontrar diversos registros na imprensa da época que denotam esse uso do espaço da praia no litoral do Piauí. Não obstante, considerando que o litoral que veio a se configurar como sendo parte do Piauí e Ceará foi ocupado previamente por grupos indígenas, a exemplo dos Tremembés (Borges, 2006), e tendo em vista também que esses eram “exímios pescadores, nadadores e mergulhadores” (p. 104), não é de se estranhar que a prática de banhos por parte desses povos fosse realizada de modo lúdico antes e depois da reocupação do território (Pereira, Gomes e Castro, 2019). Portanto, não seria correto afirmar, como o faz Oliveira (2023), que “o mais antigo vestígio encontrado foi uma nota de jornal de 1858” (p. 243), haja vista que em momento algum os autores citados por Oliveira tinham por finalidade apresentar um suposto início dessas práticas e, além disso, que, provavelmente, os banhos de mar com finalidades sociais na região já eram realizados previamente em função da cultura dos povos originários, notadamente os Tremembés (Pereira, Gomes e Castro, 2019), como afirmado também por Oliveira (2023).
- 4 Em Recife, por exemplo, entre a década de 1920 e 1930, os automóveis marcaram sensivelmente o imaginário social dos sujeitos que viviam na capital pernambucana, com diversos registros, seja na imprensa ou em outros documentos, quanto ao fascínio exercido pelo automóvel sobre as pessoas que agora conviviam com esse novo aparato, como também em função do medo da ocorrência de acidentes, possivelmente, fatais, situação que se torna um novo elemento presente no cotidiano desses indivíduos (Rezende, 1997).
- 5 É o caso também do Rio de Janeiro no início do século XX. A partir da imprensa e da literatura, por exemplo, é possível problematizar as diversas modificações provocadas pela modernização da cidade nesse contexto, especialmente num âmbito social e cultural, como as transformações na paisagem urbana em função da implementação do bondinho elétrico ou mesmo as novas tendências de moda por meio das representações produzidas pelo cinema, que passava a se tornar parte do cotidiano dos cariocas, principalmente dos grupos de elite (Sevcenko, 2006).
- 6 Entendemos, a partir de Berman (1986), a modernidade como uma experiência que marca significativamente a experiência humana à medida que os espaços que esses sujeitos habitam vivenciam um processo de modernização, isto é, a partir do momento em que essas localidades se transformam por diversos motivos, citando-se, por exemplo, a inserção de novos maquinários, como o automóvel ou a locomotiva. Essas situações denotam sentimentos conflitantes, por vezes o fascínio com as alterações ocorridas, em outros casos o receio das mudanças que se tornam cada vez mais presentes e constantes na vida cotidiana.

relacionados à passagem de embarcações a vapor em fins do século XIX e no século XX, seja em função da possibilidade de acidentes marítimos ou de conflitos de caráter político ocorridos na época, bem como o medo provocado pela presença da locomotiva a partir da década de 1920⁷ e, posteriormente, na década de 1930, a possibilidade de acidentes relacionados à presença do hidroavião, também em Amarração.⁸

Importa destacar ainda que esses eventos configuraram historicamente uma paisagem que foi sendo alterada por diversas vezes à medida que o litoral piauiense foi sendo ocupado e reocupado atendendo às necessidades das pessoas que residiram nesse espaço. Com base em Baptista (2023), por exemplo, é possível inferir significativas transformações em Amarração entre o século XIX e o século XX, como a chegada do telégrafo, da ferrovia, do automóvel, a construção de pontes, a pavimentação dos logradouros etc. ocasionando uma mudança gradual da paisagem antes natural para uma paisagem social ou cultural.

Quanto ao litoral do Piauí e à ocorrência de acidentes, a partir de informações encontradas em jornais de época, tanto piauienses como cearenses, em sites especializados e em bibliografia específica sobre a questão, identificou-se em torno de quarenta eventos entre o século XVI até o século XXI, denotando a possibilidade de outros acontecimentos não registrados, destacando-se o século XX como período de maior intensidade desses eventos (Baptista e Nascimento, 2015).

Desse modo, não é nenhuma surpresa que entre a primeira e a segunda metade do século XX esses acidentes ocorram na localidade, relacionados não apenas ao movimento marítimo da época, mas à própria configuração geográfica do litoral piauiense, especialmente entre a praia do Coqueiro e a barra de Amarração, haja vista a baixa profundidade entre essas localidades (Baptista, 2010) que, portanto, facilitava a ocorrência de acidentes na região.

Assim, por terem marcado o imaginário de sujeitos que viveram na localidade, bem como por terem modificado a paisagem, três acidentes nos interessam para esta narrativa: o encalhe do *Occidente* na barra de Amarração, em 11 de março 1909 (Mendes, 2009), o encalhe e posterior naufrágio do *Edson*, em 16 de agosto de 1966 (Brasil, 1968), e o encalhe do *Lestemar* nos anos 1950, na praia do Coqueiro (Baptista, 1 jul. 1966).

Os episódios que envolvem esses acidentes tornam-se significativos pois permitem a produção de reflexões no tocante aos diferentes modos como o ser humano se relaciona com a natureza e com ela interage, no sentido de inferir que esses eventos não apenas modificaram a dinâmica natural dos espaços nos quais ocorreram, a exemplo da alteração da paisagem, mas também marcaram o imaginário e a memória⁹ dos sujeitos que viviam ou transitaram pelo litoral do Piauí nesses momentos.

7 Ainda que a locomotiva gerasse uma curiosidade e emoção àqueles que a desconheciam, a possibilidade de acidentes nos trilhos, possivelmente fatais, além das faíscas geradas pelo movimento do trem e os incêndios que, por vezes, provocava, e o próprio desconhecimento desse meio de transporte, produzia nas populações locais, tanto em Parnaíba como em Amarração, um certo receio quanto ao seu uso. Esse medo que permeou o imaginário da época foi registrado na imprensa parnaibana, citando-se os problemas causados pelo trem, bem como em livros de memória de indivíduos que viveram no litoral nesse período e tiveram a oportunidade de utilizar esse transporte (Vieira, 2010; Baptista, 2023).

8 Nos anos 1930 a vila de Amarração se torna uma das rotas de passagem dos hidroaviões da Panair, ocorrendo embarque e desembarque de passageiros e mercadorias das aeronaves que passam a frequentar a barra de Amarração. Nessa mesma época, é registrado um acidente com um hidroavião na localidade, ainda que sem vítimas fatais, denotando as celeumas em torno da modernização desse espaço (Baptista, 2023).

9 Para esta narrativa, entendemos memória como uma reconstrução problemática do passado imbricada por

Transformações da paisagem costeira e os impactos dos acidentes marítimos no litoral do Piauí no decorrer do século XX: uma análise da relação entre modernidade, ambiente natural e percepção social

Para melhor compreensão, as figuras 1 e 2 apresentam a localização do litoral piauiense no contexto brasileiro, especificando os possíveis locais nos quais ocorreram os referidos acidentes no decorrer do século XX, a partir dos documentos e da bibliografia aos quais tivemos acesso.

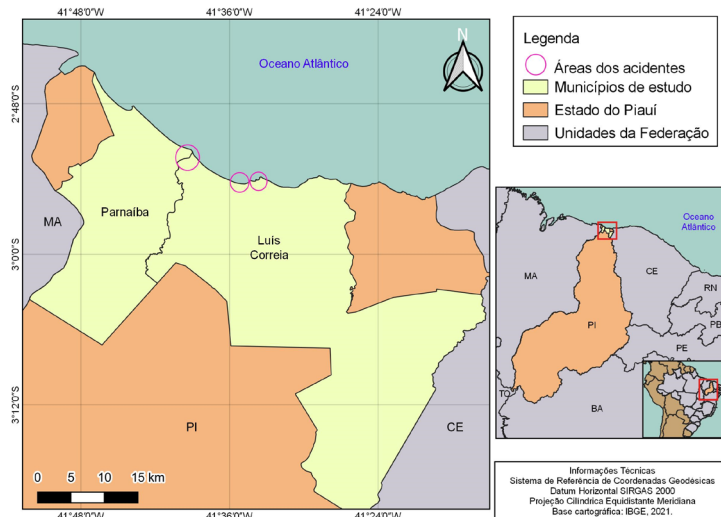


Figura 1: Localização do litoral piauiense no contexto brasileiro e possíveis áreas dos acidentes.

Fonte: elaborada pelos autores, 2023.

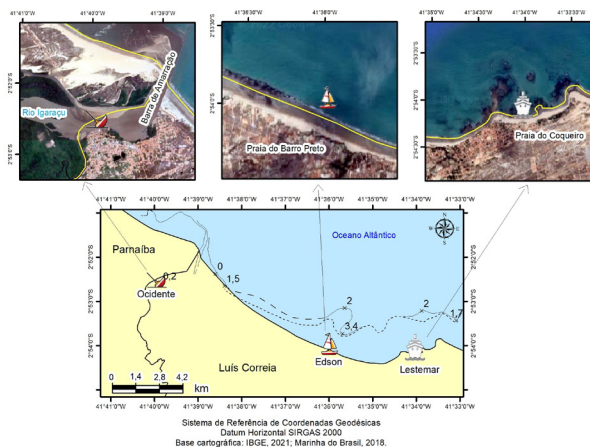


Figura 2: Localização dos acidentes do *Occidente*, *Edson* e *Lestemar* no litoral piauiense.

Fonte: elaborada pelos autores, 2023.

elementos no tempo em que o sujeito se encontra ao tentar acessá-la. Isto é, à medida que os sujeitos buscam lembrar-se de episódios que já ocorreram por meio de sua memória, essa é modificada por intermédio de suas experiências e da conjuntura temporal em que os indivíduos estão no momento. A operação para alcançar essa memória ocorre por meio de um processo de rememoração, na qual os sujeitos buscam acessar lembranças específicas que compõem essa memória. Nesse sentido, deve-se indicar, também, que há uma diferença entre a memória e as lembranças, a primeira sendo percebida como algo no singular e a segunda uma pluralidade que integra a primeira. Sendo assim, o que marca o processo de rememoração é a impossibilidade de acessar essa memória como um todo, sendo possível apenas o ato de rememorar de lembranças específicas, moldadas pelo presente, que compõem essa memória (Halbwachs, 2006; Ricouer, 2007).

Assim, tomando como ponto de partida o caso do *Occidente*, deve-se inicialmente apontar que se tratava de uma embarcação operada pela Companhia Maranhense de Navegação, que fazia a rota São Luís (MA), Tutóia (MA) e Amarração (PI), tendo encalhado em função da baixa profundidade¹⁰ da barra nesta última localidade (Mendes, 2009).

Ainda que o seu encalhe tenha ocorrido no início do século XX, algumas décadas depois, a partir da memória de Carlos Araken Correia Rodrigues, tomamos conhecimento das diferentes formas pelas quais o acidente em questão alterou o uso do espaço da praia, no caso a praia do Trapiche, localizada na barra de Amarração, sendo estas a modificação na paisagem e a inferência no tocante ao imaginário social. Quanto à paisagem, Carlos Araken Correia Rodrigues, por meio de suas lembranças (Ricouer, 2007), descreve a presença dos destroços do navio sobre o banco de areia do seguinte modo:

A sua forma e contorno variavam de acordo com a maré. Na cheia, só o cocuruto aparecia e desaparecia com o movimento das ondas, e lembravam uma caveira com a mandíbula escancarada rindo. Na maré baixa, tomava sua configuração original, de navio que naufragara na entrada do canal, em frente à praia mais frequentada de Amarração, a do Trapiche. Como e por que naufragou, nunca soubemos ao certo. A versão do naufrágio que mais nos agradava, é claro, era a mais fantasiosa. O indômito capitão, velho lobo do mar, numa noite de lua cheia e de mil estrelas, fora atraído e enfeitiçado pelo canto de uma sereia. O navio desgovernado tinha batido num banco de areia e naufragara [...] Os mais práticos, diziam que, o homem estava mesmo era bêbado e o navio tinha ficado à deriva, e então ido para o beleléu. O que restou do acidente, foi a carcaça, que ao entardecer se enchia de mistérios [...]. Sob a vista enigmática do Ocidente, a pequena colônia parnaibana se confraternizava, e usufruía as delícias de um bom banho, às vezes dois, na praia do Trapiche (Rodrigues, 1988, p. 28-29).

A partir, então, das lembranças de infância de Carlos Araken Correia Rodrigues, torna-se perceptível como o encalhe do *Occidente* modificou a paisagem da barra de Amarração, pela presença do casco do navio no leito do rio,¹¹ tornando-se elemento comum para aqueles que se utilizavam da praia do Trapiche¹² para o banho de mar no início do século XX, tendo sua forma alterada de acordo com as marés, conforme citado.

Além disso, marcou o imaginário social dos indivíduos, pois o desconhecimento em torno do acidente levou à criação de hipóteses sobre o porquê esse teria ocorrido, algumas dialogando com o fantástico, haja vista a citação de sereias e um suposto encantamento do capitão por essas, denotando como esses mitos, que remontam à Odisseia grega, permaneciam no imaginário social até esse momento.

10 Sobre a questão da baixa profundidade, foram inúmeras as querelas existentes entre o Piauí e a citada companhia no início do século XX, podendo-se citar, por exemplo, o caso de um capitão que se recusou a adentrar a barra de Amarração por conta da baixa profundidade, obrigando os passageiros que para essa se destinavam a desembarcarem em Tutóia e, deste local, alugarem embarcações menores para seguirem viagem até Parnaíba (PI) (Baptista, 2023).

11 A presença do navio na área ao longo do tempo possibilitou o acúmulo de sedimentos, formando um banco de areia, conforme se observa na Carta Náutica n. 515 (Brasil, 2018).

12 Com a construção do molhe nos anos 1970, a dinâmica da barra de Amarração foi alterada e, dessa forma, a praia fluvial do Trapiche, localizada próximo ao ancoradouro, deixou de existir.

É interessante destacar como em suas lembranças o autor reproduz, supostamente, a versão dos práticos que naquela época ainda atuavam na citada barra e, possivelmente, rememoravam o período do acidente, indicando que o motivo que teria levado ao evento, diferentemente do exposto pela Companhia Maranhense de Navegação, nada teria a ver com a profundidade da barra, mas sim das condições psicológicas do capitão da embarcação que, estando embriagado, não conseguiu conduzir o barco de forma correta pela barra.

Considerando também que, na época do acidente, a barra era frequentada por aproximadamente 10 a 20 embarcações mensalmente, algumas de calado superior à profundidade de Amarração, nos parece mais provável que o motivo do episódio esteja relacionado com a imperícia do capitão, ainda que não possamos afirmar com certeza.

O que fica, no entanto, do evento em questão, são as transformações ocorridas na dinâmica natural da localidade e, em função disso, as alterações provocadas no ambiente pelos seres humanos, bem como a percepção desses quanto à nova configuração da paisagem a partir do momento citado,¹³ como indica Schama (1996).

Assim como com o *Occidente*, outro acidente que importa comentar e que também teve efeito imediato na paisagem e, possivelmente, no imaginário social (Besse, 2006) dos sujeitos que viviam ou usufruíam do espaço da praia, foi o caso do *Lestemar*, na década de 1950, na praia do Coqueiro. O provável motivo do acidente do *Lestemar* também esteve relacionado à baixa profundidade dessa porção do litoral piauiense e, neste caso específico, da presença de recifes de arenito na praia do Coqueiro.

O encalhe da embarcação, possivelmente se deu após a colisão com rochas que ali se encontram, rompendo-as (Baptista, 1 jul. 1966) e deixando no local uma depressão que acumula água do mar, configurando-se como uma pequena “piscina” utilizada pelos banhistas, em especial as crianças (Baptista, 2010). As fotos das figuras 3 e 4 demonstram a alteração da paisagem após o acidente, tendo sido registradas antes da retirada dos destroços do navio na década de 1970.



Figura 3: Navio *Lestemar* encalhado na praia do Coqueiro em 1969.
Fonte: acervo dos autores, 2024.

13 Pode-se citar, além da memória de Carlos Araken Correia Rodrigues, a Carta Náutica n. 515, de 2018, que registra o banco de areia no canal do rio Igarçu na barra de Amarração com a denominação de banco do Ocidente em referência ao encalhe da embarcação que se tornou parte da paisagem e obstáculo à navegação.

Tendo se incendiado após o encalhe, os restos materiais da embarcação foram retirados e destinados a um ferro-velho em 1971, pouco tempo após o registro das fotos das figuras 3 e 4. Na Figura 3 tem-se a vista geral do local do encalhe sobre a praia na área dos recifes, sendo que estes não estavam visíveis na foto em função da maré alta. É possível observar que a embarcação ainda mantinha seus mastros.



Figura 4: Navio *Lestemar* encalhado na praia do Coqueiro em 1971.

Fonte: acervo dos autores, 2024.

Na Figura 4, dois anos depois, a embarcação já se encontrava mais deteriorada e pode-se observar parte das rochas sobre as quais o navio encalhou e nas quais provocou uma ruptura. Posteriormente, com a retirada do casco, formou-se uma pequena depressão na praia que, com o avanço da maré se enche de água, proporcionando aos banhistas uma “piscina natural”, como mencionado.

Nesse sentido, os recifes de arenito da praia do Coqueiro constituem evidência de antigas praias consolidadas servindo de anteparo contra a energia das ondas, diminuindo a erosão marinha, bem como servindo de substrato para o desenvolvimento de espécies animais e vegetais. Entretanto, considerando que os alinhamentos de recifes se apresentam não somente sobre a praia, mas também no sentido mar adentro, ou seja, na antepraia ou no infralitoral, ficando permanentemente submersos, constituem, assim, obstáculos para a navegação, principalmente em águas com baixa profundidade, caso dessa área no litoral piauiense.

O acidente com o *Lestemar* proporcionou, aos moradores da vila do Coqueiro na época do acontecimento, motivo para especulações sobre a origem e o destino da carga que transportava a embarcação, ventilando-se, inclusive, a possibilidade de ser um navio pirata contrabandeadando bebidas, uma vez que era muito comum se encontrar na praia do Coqueiro, durante anos depois do evento, fragmentos de fundos de garrafa de bebida, como indicam Schama (1996) e Besse (2006) ao tratarem sobre a paisagem natural e de que modo esta, à medida que sofre intervenções antrópicas, configura-se como um construto social, notadamente uma paisagem cultural. Nesse caso, com a presença dos restos da embarcação, das mercadorias e o modo como esses assinalaram o imaginário social e o cotidiano das pessoas, se tem a constituição desse novo tipo de paisagem, conforme os autores. No entanto, o registro que se tem é o publicado na imprensa piauiense nos anos 1960 (Baptista, 1966), que informa ser o referido navio um cargueiro paulista que transportava juta e garrafas vazias.

Notadamente, de forma similar ao *Occidente*, o *Lestemar* não apenas modificou a paisagem da praia em Coqueiro, alterando a formação geológica dos recifes e produzindo uma “piscina” na beira da praia, mas também se incorporou ao cotidiano e ao imaginário social de moradores e de turistas que buscavam as águas da praia do Coqueiro para os banhos de mar.

Deve-se destacar que, no tocante aos banhos de mar no Piauí, até a primeira metade do século XX, as praias mais procuradas eram a de Pedra do Sal em Parnaíba e Atalaia em Amarração (Oliveira, 2017; Baptista, 2023). Tem-se registro, ainda nesse período, da praia do Trapiche, de natureza fluvial (Rodrigues, 1988). Essa configuração explica-se pelo difícil acesso ao restante do litoral piauiense, haja vista que o acesso à barra de Amarração, onde inicia-se sua primeira praia, a de Atalaia, dava-se, até 1922, apenas por embarcações (Baptista, 2023). A partir de 1922 tem-se o acesso por meio da ferrovia, mas ainda limitada às proximidades de Atalaia e da barra de Amarração (Vieira, 2010). Apenas em fins da década de 1930 construiu-se a primeira estrada que ia até a praia de Atalaia e, nas décadas seguintes, os acessos às demais praias do litoral piauiense foram sendo gradualmente construídos (Baptista, 2023). Na década de 1970, entretanto, o acesso à praia do Coqueiro ainda era realizado por meio de carros de tração ou por transporte equino.

Já o caso do *Edson*, ocorrido em 1966, denota outra questão para refletirmos acerca das relações estabelecidas entre a humanidade e a natureza e como essa dinâmica altera a paisagem, especialmente em função da ação antrópica, impactando diretamente no cotidiano da sociedade. Assim, nos anos 1960, tem-se o registro do encalhe e naufrágio do iate *Edson*, tendo sido o caso tratado diretamente pelo Tribunal Marítimo, para a compreensão e responsabilização pelo acidente. O documento,¹⁴ então, traz o seguinte:

Vistos, relatados e discutidos os autos, verifica-se que no dia 16 de agosto de 1966, o iate a motor Edson, de Abimael Arruda Arnaud e mestre Ramiro Lino de Albuquerque, mestre de pequena cabotagem, encalhou ao largo da localidade de Barro Preto, litoral do Piauí e abriu água, vindo finalmente a se perder. Saindo de Itapessoca, PE, com carga de 5.000 sacos de cimento (250 tons.), destinada a Parnaíba, às 8 horas daquele dia alcançou a barra de Luís Corrêa. Assim que embarcou o práctico, Luís Borges de Souza (matriculado na CP como marinheiro), entre 10 e 11 horas, a máquina foi dada adiante, em direção da praia do Coqueiro, a 3,5 milhas de distância, sendo, segundo os depoimentos, a intenção de ali fundear para entrar na preamar, prevista para as 17 horas, visto que o calado era de 12 pés. Mas, com 20 minutos de navegação, ao rumo de 135°, o barco bateu no fundo várias vezes e encalhou, apresentando logo água aberta. Nessa situação permaneceu aproximadamente dez minutos, se safando com a enchente, sendo porém a seguir abandonado devido à grande quantidade de água existente na carena, ficando inclusive sem meio propulsor, com a casa de máquinas completamente alagada. A submersão foi quase total, deixando à mostra apenas o castelo de proa e a ponte de comando. Disse o mestre não ter nenhum conhecimento daquela região, confiando as manobras inteiramente ao práctico, enquanto êste afirmou que a navegação estava sendo dirigida por aquêle, mesmo porque, salientou, so conhece a barra. O encarregado do inquérito (Capitania de Parnaíba) atribuiu culpa exclusivamente ao práctico [...] Ora, sendo o calado de 12 pés, seria muita sorte atravessar todo o baixio sem encalhar, ou, pelo menos, sem bater. O que se pretendia ir buscar naquela praia, não entendemos, porquanto não há notícias de tempo desfavorável, e duvidamos que se encontrasse abrigo ali, dada a impossibilidade de aproximação da costa. É evidente

14 A ortografia da citação foi mantida conforme o texto original.

que houve êrro grosseiro, revelando mesmo imperícia na condução da navegação, com responsabilidade do mestre, sendo de se excluir o prático, embora se possa admitir devesse êle conhecer, também, as zonas contíguas àquela em que efetivamente exerce o seu ofício. Mas não se deve esquecer a precariedade do serviço local de praticagem, sem profissional qualificado, sendo exercida, na espécie, por um simples marinheiro. A navegação era feita fora da barra e tinha o mestre o dever de saber até onde podia ir sem risco, porquanto a região estava compreendida nos limites dos conhecimentos que devia possuir. A condução da embarcação lhe competia de fato e de direito, e não era lícito entregá-la ao prático, mesmo que outras condições êle tivesse. Por êsses motivos, e pelo que mais dos autos consta, Acordam os juizes do Tribunal Marítimo, por unanimidade: a) — quanto à natureza e extensão do acidente; encalhe, água aberta e naufrágio; perda de corpo e faculdades; prejuízos não avaliados; b) — quanto à causa determinante: êrro de navegação; imperícia; c) — julgar culpado o mestre, Ramiro Lino de Albuquerque (mestre-de-pequena-cabotagem, matrícula número seis mil novecentos e onze, de Recife), incurso na letra “a” do artigo 124 da Lei n.º 2.180, de 1954, e, na conformidade dêste artigo, combinado com o artigo 10 da Lei n. 5.056, de 1966, aplicar-lhe a pena de multa de meio salário mínimo (NCr\$ 42,00 — quarenta e dois cruzeiros novos), cumulativamente com a de seis meses de suspensão do exercício das funções de comando. Isentar de culpa o prático. Custas de Lei. O Exmo. Juiz Jorge Gomes divergiu quanto à pena aplicando somente a multa fixada. O Exmo. Juiz Braz da Silva, não tomou parte na votação por não ter assistido o Relatório. — P. C. R. — Rio de Janeiro, em 21 de março de 1968 (Brasil, 1968, p. 22-24).

Em se tratando do *Edson*, é interessante destacar que o documento a que tivemos acesso não denota nenhuma suposta transformação na paisagem da praia em que o acidente ocorreu, no caso a praia de Barro Preto, localizada entre a praia do Coqueiro e a barra de Amarração, ainda que isso fosse algo possível de acontecer. Também não levanta qualquer tipo de questão sobre como o evento poderia ter influenciado o imaginário social ou o cotidiano das populações locais.

No entanto, trata de outro aspecto que nos é pertinente e que implica diretamente a relação estabelecida entre a humanidade e a natureza e os usos desta para o meio social, especificamente a atuação do prático no litoral piauiense. Assim, “a história ambiental tem contado também a história de um ambiente biofísico em transformação, alterado pelas forças da natureza e da tecnologia trabalhando conjuntamente, em uma complicada dialética” (Worster, 2012, p. 367-368).

No caso em questão, ao abordar a atuação do prático da barra de Luís Correia denota, ainda que referindo-se ao conflito sobre o culpado pelo acidente, como o serviço de praticagem, mesmo de forma precária, continuou existindo entre a segunda metade do século XIX (Baptista e Nascimento, 2022), quando foi instituído na localidade, até a segunda metade do século XX, passando a ser desnecessário após a construção do molhe, nos anos 1970.

Isto é, com a alteração significativa da barra na década de 1970, modificou-se não apenas sua dinâmica natural por meio de um construto artificial, alteraram-se também elementos da paisagem, como o farol existente na praia de Atalaia, que perdeu sua função, já que, com a construção do porto, não houve mais necessidade do foco luminoso para a indicação da linha de costa.

Além disso, perde-se também a necessidade do serviço de praticagem, instituído no século anterior (Baptista e Nascimento, 2022) para facilitar o acesso à barra e evitar a ocorrência de acidentes, considerando sua baixa profundidade e movimento significativo de embarcações,

especialmente entre fins do século XIX e as décadas iniciais do século XX. Se em 1966 a figura do prático ainda se fazia presente no acidente em questão trata-se, possivelmente, de um dos últimos registros da atuação desses profissionais no litoral piauiense.

Por fim, cabe ressaltar que a própria atividade da navegação tem proporcionado, no decorrer da história, significativas alterações da paisagem natural e do contexto social, uma vez que os navios percorrem diferentes feições hídricas (Pérez, 2016) entre a água salgada e água doce e, nesse percurso, podem eventualmente provocar essas mudanças. Um exemplo é a questão da água de lastro, estratégia utilizada atualmente para compensar o peso dos navios ao se aproximarem de águas menos profundas, em detrimento da que antes era utilizada, no caso boias de lastro, que ocupavam espaço no interior dos navios e dificultavam seu manuseio (Pereira e Ferreira, 2017).

A água de lastro, normalmente contida nos porões dos navios, é retirada do local de origem da embarcação, trazendo em seu conteúdo não apenas o elemento químico, mas também biodiversidade, temperatura, salinidade etc., diferentes dos locais de destino dos navios que, ao aportarem, liberaram o líquido para a compensação da profundidade. Essa ação provoca um impacto significativo e já identificado, que corresponde à introdução de espécies exóticas, isto é, não nativas, que irão competir com as espécies locais pelo alimento, dentre outros aspectos, podendo inclusive ser predadoras destas últimas (Pereira e Ferreira, 2017).

Entretanto, no caso dos acidentes citados, a água de lastro possivelmente, não se configurava como um problema, haja vista que na época ainda se utilizava a boia; mas pode-se citar a carga que esses navios traziam e que foi depositada na barra de Amarração e nas praias de Barro Preto e do Coqueiro a partir dos encalhes ocorridos, podendo ocasionar incidentes que atingiam a população e a biodiversidade, a exemplo do *Lestemar*, que transportava garrafas de vidro, e do *Edson*, carregando sacos de cimento.

Esses produtos, ao se incorporarem ao ambiente natural, podem ter trazido efeitos negativos para a biodiversidade local, bem como para os moradores da área, assim como para os indivíduos que na época buscavam esses espaços para o lazer por meio dos banhos de mar e de sol.

Assim, os três acidentes examinados nos permitem refletir acerca dessa relação estabelecida entre o ser humano e a natureza e como esta pode se modificar, seja pela própria alteração da dinâmica natural ou, como o foi nesses casos, pela atividade antrópica, a partir das modificações percebidas em face aos acidentes marítimos relatados.

Considerações finais

No contexto dos espaços geográficos na superfície terrestre, as regiões litorâneas têm se constituído nos portões de entrada para a expansão da sociedade por meio de diferentes processos que ocorreram no decorrer da história. Essas são, assim, suscetíveis a alterações provocadas pelas atividades humanas, para além da sua própria dinâmica natural, por estarem às margens dos oceanos em uma condição de interface entre o ambiente aquático e o terrestre (Hobsbawm, 1981). Nesse sentido, associada ao percurso humano no planeta, tem-se o fascínio pelos oceanos e mares que foram utilizados e ainda o são, para se alcançar / buscar as terras existentes, além das já ocupadas e povoadas, por meio da navegação de suas águas (Pérez, 2016).

Ressalta-se, então, a importância do diálogo entre a geografia e a história para a realização de estudos sobre essas questões, bem como para a compreensão dos aspectos pertinentes a eles relacionados e nesta narrativa discutidos por meio dos acidentes marítimos ocorridos no litoral piauiense e as modificações provocadas por esses no âmbito natural, cultural e social. Outros campos de estudo permitem ainda abordagens para se refletir acerca de diferentes aspectos que compõem a experiência humana, a exemplo do turismo e de como ocorrem os variados modos de apropriação das praias no litoral do Piauí.

A arqueologia, na interface com a história e a geografia, possibilita ainda a compreensão de como essa porção norte do Brasil, que se configurou como litoral piauiense, teve seu espaço ocupado e utilizado pelas populações indígenas que viveram e ainda vivem na região. Cabe como sugestão a realização de pesquisas no âmbito da arqueologia subaquática, para a localização e análise dos restos materiais desses reiterados relatados e de outros ocorridos no mesmo espaço ao longo dos séculos, com intuito de compreender, além das causas do evento, as repercussões de época para a paisagem, e pela possibilidade de se encontrar artefatos humanos das pessoas que ocupavam essas embarcações e tiveram sua trajetória marcadas por esses acidentes.

Nas narrativas apresentadas é possível entender como esses eventos estiveram relacionados ainda com a experiência da modernidade no espaço geográfico em tela, destacando-se os problemas, celeumas e conflitos que essa proporciona à experiência humana à medida que as localidades se modernizam. No caso, em questão, percebida pela presença de embarcações marítimas e a possibilidade de acidentes e problemas por eles provocados nessas áreas. Os três acidentes denotam então como a modernidade influenciou e modificou não apenas a paisagem do litoral do Piauí, mas o cotidiano da população à medida que essa se depara com os efeitos decorrentes da modernização desse espaço e, conseqüentemente, com os possíveis problemas que isso provoca, notadamente os acidentes marítimos.

Assim, ainda que não se tenha como afirmar de forma definitiva, considerando o recorte temporal estabelecido no estudo, além das próprias lacunas existentes nas fontes analisadas, é possível levantar conjecturas no que se refere às implicações advindas desses eventos para a história ambiental do litoral piauiense. É evidente que os acidentes relatados tiveram em seu momento diferentes motivos e impactos diversificados, incluindo alterações na paisagem nas quais as embarcações adentraram, bem como marcando o imaginário dos sujeitos que ali viviam ou transitavam.

Sendo assim, cabe enfatizar que os acidentes com os navios *Lestemar*, *Occidente* e *Edson* se constituíram em eventos que influenciaram o espaço do litoral piauiense de modos distintos, tendo os dois primeiros provocado alterações na paisagem, resignificando-a como paisagem sociocultural, bem como no imaginário social, citando-se os vários sentidos construídos por Carlos Araken Rodrigues, no caso do *Occidente*, e a "piscina natural" formada pelo encalhe do *Lestemar*. O *Edson*, por sua vez, ainda que não tenha sido possível encontrar registros de alterações na paisagem, permite indicar os modos variados pelos quais se estabeleceu uma relação entre a sociedade e natureza no litoral do Piauí, tanto pelo acidente, quanto pela atuação do prático na época.

Finalizamos, então, esta narrativa, reforçando a ideia de que, possivelmente, não existe na atualidade algum espaço no planeta que ainda não tenha sofrido de algum modo interferência por parte do ser humano, inclusive seus oceanos e mares, seja em menor ou maior escala. A água se constitui, então, um vínculo, um modo de relação íntima com o planeta em uma interface

Transformações da paisagem costeira e os impactos dos acidentes marítimos no litoral do Piauí no decorrer do século XX: uma análise da relação entre modernidade, ambiente natural e percepção social

constante entre os seres vivos, podendo garantir sua sobrevivência e ao mesmo tempo tornar-se sua perdição. À história ambiental interessa justamente essa interação entre o ser humano e a natureza e as modificações que dela decorrem ao longo do tempo e do espaço, evidenciando uma relação intrínseca entre a geografia e a história.

Referências bibliográficas

- ANDRADE, A.R. *Entre o sertão e as margens do Rio Parnaíba: a transferência da capital e a cidade de Teresina na segunda metade do século XIX*. Dissertação (Mestrado em História do Brasil) – Universidade Federal do Piauí, Teresina, 2016.
- BAPTISTA, E.M.C. *Estudo morfossedimentar dos recifes de arenito da zona litorânea do estado do Piauí, Brasil*. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2010.
- BAPTISTA, E.M.C.; NASCIMENTO, T.S. Acidentes com embarcações no litoral do Piauí: Possibilidade de diálogo entre geografia e história ambiental. *Fronteiras: Journal of Social, Technological and Environmental Science*, v. 4, n. 1, p. 313-327, 2015.
- BAPTISTA, J.G. Verbetes piauienses LXXVIII. *O Dia*, Teresina, 1 jul. 1966.
- BAPTISTA, M.P.C. *Entre o porto e a estação: histórias da vila de Amarração no litoral do Piauí (1880-1930)*. Teresina: Cancioneiro, 2023.
- BAPTISTA, M.P.C.; NASCIMENTO, F.A.S. De Atalaia a Pedra do Sal: a influência da modernidade no consumo do espaço da praia no litoral do Piauí no início do século XX. In: BAPTISTA, M.P.C.; NASCIMENTO, F.A.S.; BAPTISTA, E.M.C.; SILVA, B.R.V. *Dos tempos à viração, dos ventos à amarração: estudos histórico-geográficos do litoral do Piauí*. Teresina: EdUFPI, 2020. p. 17-45.
- BAPTISTA, M.P.C.; NASCIMENTO, F.A.S. “Desordens, barulhos e pancadas”: conflitos em Amarração na divisa norte Piauí/Ceará na segunda metade do século XIX. In: CASTELO BRANCO, E.; BAPTISTA, M.P.C.; BORGES, C.S. (org.). *História, sentido e acontecimento: narrativas*. Teresina: Cancioneiro, 2022. p. 67-88.
- BERMAN, M. *Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade*. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.
- BESSE, J.M. *Ver a terra: seis ensaios sobre a paisagem e a geografia*. São Paulo: Perspectiva, 2006.
- BORGES, J.F. *Sob os areais: arqueologia, história e memória*. Dissertação (Mestrado em História do Brasil) – Universidade Federal do Piauí, Teresina, 2006.
- BRASIL. Marinha do Brasil. *Brasil – Costa Norte. Porto de Luís Correia*. Niterói: Centro de Hidrografia da Marinha, 2018. Escala 1:25.000 (Carta Náutica, n. 515).
- BRASIL. Marinha do Brasil. Processo n. 5.266. Acórdão. *Anuário de Jurisprudência*. Rio de Janeiro: Tribunal Marítimo, 1968. p. 22-24.
- CARVALHO, J.M. *A construção da ordem: a elite política imperial*. Teatro das sombras: a política imperial. 5. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010.
- HALBWACHS, M. *A memória coletiva*. São Paulo: Centauro, 2006.
- HOBSBAWM, E.J.E. *A Era das Revoluções: Europa, 1789-1848*. 3. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981.
- IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Malhas municipais Piauí*. 2021. Disponível em: https://geoftp.ibge.gov.br/organizacao_do_territorio/malhas_territoriais/malhas_municipais/municipio_2021/UFs/PI/PI_Municipios_2021.zip. Acesso em: 10 jun. 2022.

- MENDES, F.I.V. *Porto de Luís Correia: histórico de um sonho*. Parnaíba: [s. n.], 2009.
- NUNES, O. *Pesquisas para a história do Piauí, v.1*. Teresina: Fundapi; Fundação Monsenhor Chaves, 2007.
- OLIVEIRA, P.V.S. *Mar à venda: pescadores e turismo no "Piauí Novo" (anos 1970)*. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de São Paulo, Guarulhos, 2017.
- OLIVEIRA, P.V.S. *Bálsamo social: ideias sobre os usos do mar no litoral do Piauí em impressos locais (1920-40)*. *Aedos*, Porto Alegre, v. 15, n. 33, p. 239-256, 2023.
- QUEIROZ, T.J.M. *Economia piauiense: da pecuária ao extrativismo*. Teresina: Edufpi, 1998.
- QUEIROZ, T.J.M. *Os literatos e a República: Clodoaldo Freitas, Higino Cunha e as tiranias do tempo*. 3. ed. Teresina: Edufpi, 2011.
- PÁDUA, J.A. As bases teóricas da história ambiental. *Estudos Avançados*, São Paulo, v. 24, n. 68, p. 81-101, 2010.
- PEREIRA, A.S.M.; GOMES, D.P.; CASTRO, S.O. Práticas de lazer do povo indígena Tremembé. *Licere*, Belo Horizonte, v. 22, n. 2, p. 132-159, 2019.
- PEREIRA, D.S.; FERREIRA, A.J.A. O desenvolvimento regional sustentável e a produção do espaço portuário: um estudo ambiental sobre o do porto do Itaqui – São Luís – MA. In: SEMINÁRIO INTERNACIONAL SOBRE DESENVOLVIMENTO REGIONAL, 8., 2017, Santa Cruz do Sul. *Anais [...]*. Santa Cruz do Sul: Unisc, 2017. p. 1-28.
- PÉREZ, J.M.S. História global, história mundial: alguns aspectos da formação histórica de um mundo globalizado. In: PÉREZ, J.M.S. *Histórias conectadas: ensaios sobre história global, comparada e colonial na Idade Moderna (Brasil, Ásia e América Hispânica)*. Rio de Janeiro: Autobiografia, 2016. p. 16-38.
- PESAVENTO, S.J. *História e história cultural*. 2. ed. Belo Horizonte: Autêntica, 2005.
- REGO, J.M.A.N. *Dos sertões aos mares: história do comércio e dos comerciantes de Parnaíba (1700-1950)*. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2010.
- REZENDE, A.P. *Desencantos modernos: histórias da cidade do Recife na década de XX*. Recife: Fundarpe, 1997.
- RICOUER, P. Da memória e da reminiscência. In: RICOUER, P. *A memória, a história, o esquecimento*. Campinas: Unicamp, 2007. p. 25-70.
- RODRIGUES, C.A.C. *Estórias de uma cidade muito amada*. Parnaíba: [s.n.], 1988.
- ROMANO FILHO, D.; SARTINI, P.; FERREIRA, M.M. *Gente cuidando das águas*. Belo Horizonte: Mazza, 2002.
- SANTOS, M. *Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal*. 6. ed. Rio de Janeiro: Record, 2001.
- SCHAMA, S. *Paisagem e memória*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.
- SEVCENKO, N. A capital irradiante: técnicas, ritos e ritmos do Rio. In: SEVCENKO, N.(org.). *História da vida privada no Brasil, v. 3: República: Da Belle Époque à Era do Rádio*. São Paulo: Companhia das Letras, 2006. p. 513-619.
- VIEIRA, L.R. *Caminhos de ferro: a ferrovia e a cidade de Parnaíba, 1916-1960*. Dissertação (Mestrado em História do Brasil) – Universidade Federal do Piauí, Teresina, 2010.
- WINIWARTER, V. Abordagens sobre a história ambiental: um guia de campo para os seus conceitos. *Abordagens Geográficas*, Rio de Janeiro, v. 1, n. 1, p. 1-21, 2010.
- WORSTER, D. A natureza e a desordem da história. In: FRANCO, J.L.A.; SILVA, S.D.; DRUMMOND, J.A.; TAVARES, G.G. (org.). *História ambiental: fronteiras, recursos naturais e conservação da natureza*. Rio de Janeiro: Garamond, 2012. p. 367-384.

Recebido em 16/02/24

Aceito em 19/04/24